

## CH\_VB 93.3185 vom 8. Oktober 1993

Bundesverwaltung, 1993-10-08, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_93.3185](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3185)

FR: CH\_VB 93.3185 du 8 octobre 1993

IT: CH\_VB 93.3185 del 8 ottobre 1993

### Volltext

8. Oktober 1993 N 2003 Interpellation Seiler Hanspeter Mitunterzeichner-Cosignataires: Keine -Aucun Schriftliche Begründung - Développement par écrit Lors de la discussion du budget 1992, les Chambres ont voté un montant de 1,279 milliard de francs au poste de la construction des routes nationales. Le 4 septembre 1990, le Conseil des Etats acceptait la motion Cavadini Jean concernant l'achèvement du réseau des routes nationales en l'an 2000. Le 3 décembre 1990, le Conseil national en faisait de même avec la motion jumelle Kohler. Une motion du groupe libéral allant dans le même sens a été déposée le 31 janvier 1992 et, aujourd'hui, nous disposons de la taxe de 20 centimes sur l'essence. Or, sur le tronçon de la N 16 de Sonceboz à Tavannes, on ne dispose en 1993 que de 40 millions de francs pour continuer les travaux. C'est trop peu pour achever ces travaux dans un délai raisonnable et la direction cantonale des travaux publics aimerait pouvoir avancer plus rapidement si le Conseil fédéral lui mettait encore quelques dizaines de millions à disposition. L'état du compte routier le permettrait aisément et l'on se demande le pourquoi d'un tel frein. Depuis le 7 mars 1993, la situation a changé et il n'y a plus l'excuse du manque d'argent. Je prie donc le Conseil fédéral de revoir les subventions accordées à ce tronçon afin de continuer les travaux dans une période aussi favorable au point de vue de la conjoncture. En effet, c'est permettre au secteur de la construction de se maintenir ou de participer à des mesures de relance, bien nécessaires dans une région où le chômage dépasse les 5 pour cent Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 1. Juni 1993 Rapport écrit du Conseil fédéral du 1er juin 1993 Le 1er avril 1992, le Conseil fédéral a adopté le quatrième programme à long terme de construction des routes nationales, après avoir consulté les cantons. Dans sa réponse, le canton de Berne avait demandé que les tronçons qu'il devait encore construire fussent planifiés par étapes successives, cela pour des raisons financières. Le programme a donc fixé le calendrier des travaux en précisant les montants disponibles chaque année pour les tronçons prévus. Après le résultat positif du scrutin du 7 mars 1993 sur l'augmentation de la taxe sur les carburants, un montant supplémentaire de 100 millions de francs est disponible pour la construction des routes nationales. Cette somme profitera en particulier au tronçon Sonceboz-Tavannes de la N 16, mentionné dans l'interpellation. Elle devra cependant être répartie, car le réseau des routes nationales comporte plusieurs chantiers importants. C'est la raison pour laquelle le tronçon en question ne bénéficiera pas de «quelques dizaines de millions», comme le propose l'auteur de l'interpellation, mais de 10 millions de francs, tout au plus. Erklärung der Interpellantin: teilweise befriedigt Déclaration de l'interpellatrice: partiellement satisfaite #ST# 93.3185 Interpellation Seiler Hanspeter Abbau Regionalverkehr Démantèlement du trafic régional Wortlaut der Interpellation vom 19. März 1993 Der Zwischenbericht der Groupe de réflexion, in welchem als Massnahme zur Gesundung der SBB u. a. auch gravierende Einschränkungen im Regionalverkehr vorgeschlagen werden, hat im ländlichen Raum neben Verständnis auch Verunsicherung und eine gewisse

Enttäuschung ausgelöst. Die Tendenz, Investitionen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vorwiegend in den dichtbesiedelten Gebieten und auf betriebswirtschaftlich interessanten Strecken einzusetzen, wird damit klar verstärkt, während die Gefahr wächst, dass derselbe förderungswürdige Verkehr im ländlichen, dünnbesiedelten Raum in volkswirtschaftlich nicht sinnvoller Weise ständig abgebaut werden muss. Der Bundesrat wird deshalb um Stellungnahme zu folgenden Problembereichen gebeten: 1. In Beantwortung einer entsprechenden Einfachen Anfrage des Interpellanten hat der Bundesrat mögliche Mehrfachnutzungen von Stationsinfrastrukturen begrüßt. Die Realisierung solcher Nutzungen durch Dritte benötigt aber begreiflicherweise sehr viel Zeit. Dies setzt eine frühzeitige Information der betroffenen Gemeinde oder/und Region voraus. Werden den erwähnten Betroffenen die geplanten Veränderungen (zum Beispiel Umwandlungen in eine unbediente Station) direkt und mindestens zwei Jahre vor der Realisierung der beschlossenen Massnahme mitgeteilt? 2. Mögliche Mehrfachnutzungen scheitern auch an der Höhe des Miet- oder Pachtzinses. Richten sich diese Preise bzw. Zinse nach dem Grundsatz der Ortsüblichkeit und nach dem Angebots- und Nachfrageprinzip? Ist der Bundesrat bereit, dahin zu wirken, dass kostengünstige Lösungen getroffen werden? 3. Ein Abtreten von Anlagen und Infrastrukturen an Dritte muss im Interesse der Aufrechterhaltung der Dienstleistung im Sinne von Präsenz in der Fläche unter günstigen Rahmenbedingungen erfolgen können. Ist der Bundesrat bereit, Bestrebungen dieser Art zu unterstützen? 4. Als mögliche Mitbenutzer können auch die PTT in Frage kommen. Ist der Bundesrat bereit, dahin zu wirken, dass die teilweise mangelhafte Koordination zwischen PTT, SBB und gegebenenfalls anderen Betrieben des Bundes verbessert wird?

Texfe de l'interpellation du 19 mars 1993 Le rapport intermédiaire du Groupe de réflexion, qui propose notamment de réduire fortement le trafic régional pour assainir les CFF, s'il a été compris, a néanmoins provoqué dans les campagnes des réactions d'inquiétude et une certaine déception. Ainsi se manifeste clairement la tendance qu'ont les CFF à investir pour promouvoir le trafic surtout dans les régions très peuplées et sur les tronçons les plus rentables pour l'entreprise, alors que le danger augmente de voir diminuer progressivement dans les campagnes, moins peuplées, ce même trafic, tout aussi digne d'être promu, ce qui n'est guère sensé pour l'économie du pays. Je prie donc le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes: 1. Dans sa réponse à une question ordinaire que j'avais posée, le Conseil fédéral avait bien accueilli l'idée d'une utilisation multiple des infrastructures de certaines petites gares. La mise en place d'un tel système, ouvert à des tiers, nécessite cependant beaucoup de temps, comme on peut le comprendre. Cela suppose que l'on informe à temps la commune ou la région concernées. Communique-t-on directement aux intéressés précités les modifications qui sont prévues (par exemple la suppression du service à la clientèle)? Le fait-on au moins deux ans avant la mise en oeuvre de la décision qui a été prise? 2. L'utilisation multiple des infrastructures se solde souvent par un échec, notamment en raison du montant du bail à loyer ou du bail à ferme. Ces prix sont-ils fixés en fonction des usages locaux et du principe de l'offre et de la demande? Le Conseil fédéral est-il disposé à agir pour offrir des prix avantageux? 3. La cession d'installations et d'infrastructures à des tiers doit garantir, dans des conditions avantageuses, le maintien des prestations (présence assurée). Le Conseil fédéral est-il disposé à soutenir des efforts de ce type? 4. Les PTT sont aussi des co-utilisateurs potentiels. Le Conseil fédéral est-il disposé à faire en sorte que soit améliorée la coordination-en partie défailante-entre les PTT, les CFF et, éventuellement, d'autres entreprises de la Confédération?

Interpellation Keller Rudolf 2004 N 8 octobre 1993 Mitunterzeichner - Cosignataires: Keine - Aucun Schriftliche Begründung - Développement par écrit Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort. Formen konsequent zu optimieren, denn die 120 grössten SBB-Bahnhöfe realisieren rund 80 Prozent des Umsatzes. Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. August 1993 Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 août 1993 Die im Bericht der Graupe de réflexion zur Prüfung vorge- schlagenen Massnahmen beim Schienenverkehr betreffen nicht den Abbau des öffentlichen Verkehrs, sondern die Opti- mierung des ganzen Systems «öffentlicher Verkehr». Da die Mittel für den öffentlichen Verkehr beschränkt sind, müssen sie dort eingesetzt werden, wo sie den höchsten Nutzen er- bringen. Von der Regionalisierung verspricht sich die Graupe de réflé- xion mehr Effizienz im Regionalverkehr. Die Effizienzgewinne ergeben sich vor allem daraus, dass Entscheidungsbefugnis und Kostenverantwortung näher an die Direktbetroffenen de- legiert werden. Kantone, Regionen oder Gemeinden müssen selbst entscheiden können, ob eine Verkehrsleistung besser auf der Schiene oder auf der Strasse zu erbringen ist Die SBB stellen der Oeffentlichkeit ein attraktives Angebot zur Verfügung; sie sind verpflichtet, dieses wirtschaftlich zu erbrin- gen. In Erfüllung dieses Auftrages haben die SBB ein Konzept «Präsenz in der Fläche» erarbeitet. So werden sie langfristig ihre Präsenz in der Fläche auf ein optimales System von Stütz- punkten abstellen. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf unsere Ant- wort auf die Interpellation 93.3065 der grünen Fraktion. Zu den einzelnen Fragen des Interpellanten nimmt der Bun- desrat wie folgt Stellung: 1. Die SBB haben die Kantone über ihre Kreisdirektionen in der zweiten Hälfte des Jahres 1990 umfassend über die für den Zeitraum 1990 bis 1994 geplanten Veränderungen ver- ständigt und somit gemäss den Bestimmungen des Artikels 7 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr (Transportgesetz, SR 742.402) betref- fend die Besetzung der Stationen mit Personal gehandelt Es darf angenommen werden, dass die Kantone ihre Gemeinde darüber orientiert haben. Im gegebenen Zeitpunkt hören die SBB vor dem Entscheid die betroffene Gemeinde an. Berück- sichtigen sie die Anträge der Gemeinde nicht, so kann letztere das Bundesamt für Verkehr anrufen. Gegen seinen Entscheid kann beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirt- schaftsdépartement Beschwerde geführt werden; das Depar- tement entscheidet endgültig. 2. Die Mietpreisgestaltung bei bahneigenen Immobilien rich- tet sich grundsätzlich nach den klassischen, branchenübli- chen Werten. Die SBB sind in dieser Frage unabhängig und al- lein zuständig. Der Bundesrat beabsichtigt nicht, hier Vorga- ben zu erlassen. 3. Der Bundesrat wünscht, dass generell für beide Seiten an- nehmbarere Lösungen vereinbart werden können, doch wäre es widersinnig, den Rationalisierungsgewinn durch die An- nuität einer grösseren Investition wiederum zu schmälern oder gar zunichte zu machen. Ziel der Rationalisierungs- massnahmen ist es, das Unternehmungsergebnis letztlich zu verbessern. 4. PTT wie SBB arbeiten in der Frage der Kooperation im Ver- kauf ihrer Leistungsangebote bereits eng zusammen; weitere Formen der Zusammenarbeit in den Bereichen Betrieb, Dis- tribution und Serviceleistungen werden zurzeit geprüft Er- schwerend wirkt häufig ausserdem die Tatsache, dass sich Bahnstationen in einer für die PTT ungünstigen peripheren Lage zum Dorfzentrum befinden. Neben den finanziellen As-pekten einer Verlegung der Poststelle hindern aber des öfters auch langjährige Mietverträge ein rasches Zusammengehen. Grundsätzlich halten die SBB die Möglichkeit einer Zusam- menarbeit mit Dritten offen (z. B. Stationshaltermodell). Die Gesamtsituation der SBB

zwingt zum Handeln. Bei Stationen mit schwächerem Verkehrsaufkommen sind die Betriebs- #ST# 93.3230 Interpellation Keller Rudolf Beleuchtung auf der Autobahn N 2 Eclairage sur l'autoroute N 2 Wortlaut der Interpellation vom 29. April 1993 Seit Anfang Dezember 1992 wird jeweils während der Nacht in der West- und Oströhre (Berg- und Talspur) des Belchen- und des Arisdorftunnels die Beleuchtung in den Tunnels auf einen Drittel reduziert und teilweise sogar ganz ausgeschaltet Diese Massnahmen wurden vom Baselbieter Chef Unterhaltungsdienst Werkhof N 2 angeordnet. Im Innern der Tunnels sind weder Pannestreifen noch Ausstellbuchten vorhanden, was demzufolge die Verkehrssicherheit vermindert und das Unfallrisiko bei Pannefahrzeugen oder dergleichen noch erhöht. Meine Fragen an den Bundesrat: 1. Hat der Bundesrat solche Sparmassnahmen angeordnet? 2. Wenn nicht, kann der Kanton Basel-Landschaft in eigener Regie solche Sparmassnahmen auf einer derart stark frequentierten Nationalstrasse von sich aus anordnen und vertreten? Texte de l'interpellation du 29 avril 1993 Chaque nuit depuis début décembre 1992, l'éclairage des voies en aval et en amont, dans les tunnels du Belchen et d'Arisdorf, est réduit à un tiers, voire même totalement éteint à certains endroits. Ces mesures ont été ordonnées par un responsable du centre d'entretien bâlois de la N 2. Dans ces tunnels, il n'y a ni bande d'arrêt d'urgence ni place d'évitement, ce qui accroît d'autant le risque d'accident lorsqu'un véhicule tombe en panne ou qu'un quelconque problème survient. C'est pourquoi je pose les questions suivantes au Conseil fédéral: 1. A-t-il ordonné de telles mesures d'économie? 2. Si ce n'est pas le cas, le canton de Baie-Campagne est-il en droit de décréter de son propre chef et de défendre de telles mesures d'économie, lorsqu'elles s'appliquent à une route nationale si fréquentée? Mitunterzeichner-Cosignataires: Keine -Aucun Schriftliche Begründung - Développement par écrit Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. August 1993 Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 août 1993 1. Die Beleuchtungen der Nationalstrassentunnels N 2 - Belchen und Arisdorf- wurden in den vergangenen Jahren unter Berücksichtigung der neuesten Erkenntnisse über Sicherheitsbedürfnis, Lichtausbeute und Energieaufwand sachgerecht erneuert Der Bundesrat hat hierzu keine Massnahmen angeordnet 2. Die Nationalstrassen und ihre technischen Einrichtungen sind von den Kantonen zu unterhalten und zu betreiben. Soweit erforderlich, kann das EVED für Unterhalt und Betrieb besondere Vorschriften erlassen. Im vorliegenden Fall konnte auf den Erlass von solchen Vorschriften verzichtet werden. Die

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Seiler Hanspeter Abbau Regionalverkehr Interpellation Seiler Hanspeter Démantèlement du trafic régional In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1993 Année Anno Band IV Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 15 Séance Seduta Geschäftsnummer 93.3185 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 08.10.1993 - 08:00 Date Data Seite 2003-2004 Page Pagina Ref. No 20 023 278 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.